

# 日本朱印船在东南亚的贸易

李德霞

(厦门大学 新闻传播学院, 福建 厦门, 361005)

摘要: 在日本海外贸易史上, 朱印船贸易曾经盛极一时, 成为东亚海域一支颇为引人注目的商业力量。在朱印船航抵的诸多港口中, 东南亚港口占了绝大多数。本文拟从朱印状制度的确立、朱印船贸易的运作、朱印船贸易的衰落与终止这几个方面来简述朱印船贸易的兴衰史。

关键词: 日本; 朱印船贸易; 东南亚

中图分类号: K33 文献标识码: A 文章编号: (2010)04-0080-05

在日本海外贸易史上, 朱印船贸易曾经盛极一时, 成为东亚海域一支不容小觑的商业力量。在朱印船航抵的诸多港口中, 东南亚港口占了绝大多数。也就是说, 朱印船曾在东南亚进行过频繁的贸易活动, 是东亚贸易史的一个重要组成部分。朱印船贸易从开始到衰退, 前后不到半个世纪的时间, 但却带动了日本的海外贸易和海外移民的迅速发展。朱印船贸易在一定程度上活跃了当地市场, 同时也促进了日本和东南亚的交往。移居东南亚的日本人既为当地社会做出了程度不等的贡献, 也引起了不少外交纠纷。朱印船强有力的竞争力对当时活跃在东亚海域的西方殖民者是一大挑战, 因此, 后者力图阻止其贸易活动。了解朱印船在东南亚的贸易史, 不仅有助于理解近代早期日本走向锁国的部分原因, 而且有助于认识当时的日本与东南亚、西方殖民者之间的关系。本文拟从朱印状制度的确立、朱印船贸易的运作、朱印船贸易与东南亚、朱印船贸易的衰落与终止这几个方面来简述朱印船贸易的兴衰史。

## 一、朱印状制度的确立

所谓朱印船 (Go-shuin-sen 或“八月朱印船”), 是指持有日本幕府颁发的朱印状, 到南洋各地经商的

船只。幕府朱印状是盖有红色官印的文件或证件, 类似执照, 由将军颁发。上面标明了朱印船航行的目的地、从事贸易的人员等。幕府藉此向海外国家证明携带朱印状的船只不是海盗船, 而是普通贸易船, 要求对方国家保其安全、准其贸易、供其便利, 且不与非朱印船贸易。为防御海盗, 朱印船配有完备的武装。

据说朱印船制度是由丰臣秀吉于文禄元年 (公元1592年) 首创。<sup>[1] (P288)</sup> 16世纪末完成日本统一大业的丰臣秀吉十分看中海外贸易的巨额利润, 企图把垄断外贸作为巩固其政权的工具, 为此他向前往海外的日本商船颁发一种叫做“朱印状”的出国许可证, 鼓励日本商人走向海外市场。据记载, 1592年, 共有9艘朱印船航行到吕宋、澳门、安南、东京 (Tonkin)、占城、柬埔寨、六坤 (今那空是贪吗叻)、北大年等地, 这9艘船分别是长崎出发的5艘, 即末次平藏2艘, 船木弥平次、荒木宗右卫门、系屋随右卫门各1艘; 由堺启航的伊豫屋某1艘; 自京都航行的3艘, 分属茶屋四郎次郎、角仓与一、伏见屋某。<sup>[2] (P124~125)</sup>

正式建立朱印船制度的是更为热衷于海外贸易的德川家康, 其目的有三: 一是挑战葡萄牙人的垄断地位; 二是通过直接掌控朱印状的发放, 来防止其对手大名利用从事海外贸易之机加强自身实力; 三是通过控制外贸攫取巨额利润。为了给朱印船营造更好的国际贸易环

收稿日期: 2010-08-09

作者简介: 李德霞 (1972-), 女, 厦门大学新闻传播学院副教授。

境,德川家康极力改变丰臣秀吉的武力恫吓外交,与越南、柬埔寨、马来亚、菲律宾、印尼等多个国家互通书信,互赠礼品。据统计,保留至今的外交文书尚有 101 件,其中与柬埔寨有关的最多,达 19 件,其次是越南,13 件。德川家康送给东南亚国家的礼品是日本名刀,得到的回赠几乎都是各国的珍贵土特产。<sup>[3] (P100 98)</sup>

幕府鼓励日本商船航行海外,从庆长九年(1604 年)起到宽永十二年(1635 年)全面禁止日本船只出国的 31 年间,总共发出 350 多张朱印状,<sup>1</sup> 仅在 1607 年就有至少 23 艘日本船到海外去做生意。<sup>[4] (P76)</sup> 这 350 张朱印状被赐予 105 家,分别为:大名 10 家,武士 4 家,商人 68 家,中国人 11 名,欧洲人 12 名,包括德川家康在内的幕府首脑亦以投资或挂名的方式参与。不过,随着幕府对海外贸易控制的加强,1612 年以后,大名从事的朱印船贸易已销声匿迹,<sup>[3] (P99 100)</sup> 博多的商人成为这种贸易最后的主要经营者。<sup>[5] (P76)</sup>

## 二、朱印船贸易的运作

一般情况下,从事朱印船贸易的人并不亲自出海,他们只是负责筹集船只、资金、船货,招集交纳船租、搭船出海的客商。<sup>[3] (P99)</sup> 船主中既有大名(如岛津、松浦、有马、加藤、细川等)委派之人,亦有各地商人,如京都的角仓了意和他的儿子与一、大阪的末吉孙左卫门、堺市的纳屋助左卫门、西宗真、长崎的荒木宗太郎等。<sup>[1] (P289)</sup> 居日华侨也有参与朱印船贸易的,如黄廷于 1603 年受家康之托,携 500 两银和内府文字(应指朱印状)到柬埔寨去做生意。<sup>④</sup> 船组人员多由外国人或日本天主教徒组成,搭载人数往往是几十人~300 人不等。<sup>[3] (P99) [1] (P289)</sup> 朱印船的载货量最小为

70~100 吨,最大为 600~800 吨,平均为 300 吨,<sup>④</sup> 其中虽然不乏西式帆船,但从总体上看,当时日本的造船技术和航海技术还无法与欧洲相提并论,因此,葡萄牙人的航海技术颇为日本人欣赏。曾有一段时间,日本法律强制规定,一切航往东南亚的日本帆船均需雇佣葡萄牙领航员。<sup>[6] (P19)</sup> 不过,当日本人在航海上有较多经验后,他们就逐渐解雇其葡萄牙老师。<sup>[7] (P9)</sup> 朱印船的船货价值通常在 200~300 贯目(即贯,货币单位,一贯相当于 1000 文)之间,多时可达 1500 贯目。<sup>[3] (P99)</sup> 船期的选择主要受季风支配,即船在每年的 10 月到次年的 4 月间乘东北季风出航,回航时一般乘 5 月至 9 月的西南季风,若推迟出发,则可能带来灾难性的后果。其他不确定因素为目的地货物的定价,及与税收有关的贸易政策的突变,无处不在的海盗对生命和财产造成了不断的威胁,甚至在中国沿海的劫掠也是常有之事。<sup>[8] (P116)</sup>

## 三、日本的朱印船贸易与东南亚

据估计,朱印船航抵的港口有 30 个,<sup>1/4</sup> 从台湾到爪哇,从马鲁古群岛到马来半岛一带,<sup>[1] (P289)</sup> 但印度支那(87 艘)、暹罗(56 艘)、菲律宾(52 艘)、柬埔寨(44 艘)和东京(37 艘)是他们较常去的地方。<sup>[9] (P18)</sup> 输入日本的商品以生丝和丝织品为最大宗,其次是鹿皮、鲨鱼皮、铅、锡、苏木、香料、棉织品、黄金、砂糖等;输往海外的以白银为主,其次是铜、铁、硫磺、樟脑、漆器等产品,锅、水壶等铁器,扇、伞等纸制品,以及大麦和面粉等粮食作物。<sup>[10] (P204)</sup> 借助朱印船贸易,日本无需依靠西方殖民者,便获得了大量国内极为畅销的中国丝货<sup>1/2</sup> 或其替代品,这在当时中国对日本厉行海禁

<sup>1</sup> 日本学者坂本太郎认为在 1604~1616 年间,有 194 张朱印状发出,1617~1635 年间是 159 张,这样总共发出 353 张。(参阅[日]坂本太郎著,汪向荣等译,《日本史概说》,商务印书馆,1992 年,第 288~289 页。)日本知名历史学家井上清认为,在 1604~1635 年间,获得朱印状的船只超过 355 艘。(参阅[日]井上清著,天津市历史研究所译校:《日本历史》(上册),天津:天津人民出版社,1974 年,第 323 页。)对日本朱印船贸易史颇有研究的岩生成一教授认为是 356 艘。(参阅 Kato Eiichi “The Japanese-Dutch Trade in the Formative Period of the Seclusion Policy, Particularly on the Raw Silk Trade by the Dutch Factory at Hirado 1620-1640”, in Acta Asiatica No. 30 Tokyo 1976 P. 48.)

<sup>④</sup> 详见[日]松浦章著,陈建平译:《明代末期的海外贸易》,载《求是学刊》,2001 年第 2 期。

<sup>④</sup> 1609 年,幕府禁止西国建造 500 石以上的大船,已造的收归幕府。参阅沈仁安:《德川时代史论》,河北人民出版社,2003 年,第 100 页。另见 M. A. P. Meilink-Roelofs: Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630, The Hague Martinus Nijhoff 1962 P. 358

<sup>1/4</sup> 岩生成一教授认为朱印船到过的港口仅有 19 个之多,参阅 Iwao Seiichi “Japanese Foreign Trade in the 16th and 17th Centuries”, in Acta Asiatica No. 30 Tokyo 1976 P. 10

<sup>1/2</sup> 关于日本对中国丝货的旺盛需求以及日本白银产量之丰富,详见拙文《日本德川幕府与明朝的贸易关系辨析》,载《中国社会经济史研究》,2008 年第 4 期。

的背景下,无疑对日本是有利的。朱印船贸易还扩大了日本与东南亚的贸易往来,既开拓了本土商品的海外销售市场,也促进了当地市场的繁盛。尤其是日本出口至东南亚的大宗白银,在某种程度上促进了东南亚经济的发展。

自实行朱印状制度以后,日本的海外贸易迅速活跃起来。朱印船到过东南亚的大部分地区,但印度支那是他们最常去的目的地,中国与印度支那的生丝则构成了他们回程船货中的大部分。<sup>[5](P76)</sup>马尼拉是朱印船的主要航行地之一。1591年,第一艘日本船在马尼拉登记。<sup>[8](P115)</sup>从那以后,在每年三月底或十月底的季风期,日本贸易船来到马尼拉,他们在马尼拉的贸易不受限制,这是华商或来自印度沿岸的商人所享受不到的。刚开始,马尼拉的西班牙政府鼓励日商来菲律宾经商,给予他们免税待遇,从而吸引了越来越多的朱印船。但到1599年,菲岛总督特洛(Tello)担心日本人大量涌入马尼拉,便将每年赴菲的日本船数限定为3艘。然而,两年后,又有很多日本船在马尼拉湾出现。1623年,因幕府严禁任何日本商人到马尼拉,日菲之间的这种交往暂时中断了,迟至1631~1632年才短暂地重开,但最终又突然被打断了。日本船载运至马尼拉的货物大多是供当地市场消费的商品,如面粉、咸肉、咸鱼、水果。马尼拉总督摩加(Antonio de Morga)曾列过一张日本产品清单,其中相当一部分是供大帆船出口的。他写道:他们(指日本人)也带来五颜六色的纺丝、优质漂亮的屏风、精心锻造的刀剑、盔甲、矛枪等武器、漆得很精细的写字盒和小木箱,及其他让人爱不释手的装饰品。日本人运送回国的有“中国生丝、黄金、鹿皮、做染料用的苏木、蜂蜜、加工过的蜂蜡、棕榈油、卡斯蒂利安的葡萄酒、大茶缸、玻璃、布和其他西班牙古玩。”他们特别重视购买生丝,因为中国对日本实施海禁。<sup>[11](P114~115)</sup>

德川家康统一日本后,暹罗很快成为朱印船的主要贸易地之一。到暹罗做生意的日本船只大都集中在阿瑜陀耶,他们通常在秋末冬初驶离长崎,大约一个月后到达湄南河口(阿瑜陀耶入口处)。这些船凭借在阿瑜陀耶的日本移民的帮助,在港口售卖铜以换取中国丝和暹罗土产,如铅、鹿皮和苏木。<sup>[12](P15~16)</sup>北大年是朱印船喜爱的另一港口,早在1592年已有日本帆船光顾,北大年帆船也在1599年回访了日本。

双方之间的这种频繁的商业往来一直持续到17世纪,平户和北大年因此被誉为“姐妹港”。<sup>[13](P71)</sup>由于朱印船贸易增进了日本与东南亚之间的友好关系,多少改变了丰臣秀吉时期日本咄咄逼人的负面形象。

海外交通的发展,也推动着日本人移居国外。据估算,当时乘坐朱印船前往海外的日本人超过了7万人次。在17世纪的前几年,在整个东方到处可见到日本人,他们是马来半岛上的商人,是荷兰东印度公司的雇佣兵,也在不同的岗位上为菲律宾群岛和墨西哥的西班牙人服务。<sup>[13](P74)</sup>据统计,从16世纪中叶日葡开始交往到17世纪中叶日本施行锁国政策为止的不到100年的时间里,大约有1万名日本人移居台湾、吕宋、安南、柬埔寨、暹罗、马来亚、爪哇及其他地区。<sup>[14](P325)</sup>他们在菲律宾的马尼拉、越南的会安和沱灏、柬埔寨的金边、暹罗的阿瑜陀耶等地建造日本町<sup>1</sup>,其繁荣程度不亚于当地的唐人街。日本町一般拥有数百人至数千人,如阿瑜陀耶日本町有1500多个日本人,马尼拉郊外圣米格尔日本町的人数最多时在3000人以上。这些日本町多半由当地统治者授予某些自治权,他们自选町长,居民往往是日本的商人、海员、雇佣兵、仆役、在日本不堪压迫而逃亡海外者,遭流放或受迫害的日本天主教徒及被拐卖的奴隶等。<sup>[3](P99)</sup>侨居海外的日本人有的成为所在国的商业与政治势力,如在广南的日侨就有担任高官的,他们经常租用中国人的帆船来继续与其母国的贸易。<sup>[16](P75~11)</sup>在明朝例行海禁,中国人无法走出国门的时期,暹罗的一切皮革生意均掌握在日本人的手中。<sup>[13](P78)</sup>阿瑜陀耶日本町町长山田长政<sup>④</sup>曾因军功而受到暹罗王室的重用,官至万伦府的太守。<sup>[15](P246注⑧)</sup>据说当时暹罗王室的海外贸易基本操纵在日侨手中,以致于居暹华商的商业活动,也不得不从属于日暹贸易的一部分。<sup>[17](P9)</sup>日本町是朱印船贸易的基地,为朱印船贸易的正常运作作出了一定的贡献。

### 三、朱印船贸易的衰落与终止

相对同时期在日本经商的外国商人而言,朱印船贸易虽然起步较晚,但来势汹汹,自德川家康于1602年正式建立朱印状贸易体系以来,驶往东南亚的日本

<sup>1</sup> 町,街,日本町即日本街,与华侨聚居地称作“唐人街”一样。

<sup>④</sup> 有关山田长政在暹罗的故事可参阅郑学稼:《旧本史》(三),台北:黎明文化事业股份有限公司,1977年,第363~364页。

商船数激增。在幕府的大力扶持下,朱印船的经营规模十分庞大。根据岩生教授的研究,朱印船在其高峰期(1615~1625年)的贸易量相当于或甚至超过了与日本通商的葡萄牙、荷兰和中国商船的总贸易量。<sup>[18](P358)</sup>在朱印状制度存在的那些年里,估计经朱印船从日本出口的白银多达3~4万公斤,远远高于早期在日本经商的荷兰船的贸易量,甚至超出了同日本贸易的许多中国商船的年贸易量,接近于葡萄牙船的贸易量。<sup>[7](P10)</sup>

朱印船强有力的竞争对欧洲商人构成了极大的威胁,为了维护自身利益,荷兰人与英国人一再企图阻止朱印船的贸易活动。他们虽然不敢随便拦截朱印船,却利用幕府对天主教传播的恐惧心理,不断在幕府面前搬弄是非,力图使幕府相信朱印船贸易的潜在危险性。如1620年,平户商馆派至江户的一个由荷兰人和英国人组成的四人代表团,向英忠将军警告了有关罗马天主教传教士的阴谋,并请求幕府将军撤回去澳门和菲律宾经商的所有朱印船上的朱印状,“因为只要从日本到吕宋和澳门的航行继续进行,那么可以向陛下保证,只要允许他们从事这种贸易,他们仍将从那些地方把修道士带到日本来,尽管他们可能被禁止那么做。”<sup>[5](P99)</sup>恰好这一年英荷舰队在一艘从马尼拉驶回日本的朱印船上捕获了两名乔装成商人的传教士,<sup>1</sup>他们立即向幕府检举,同时呈交了一份请愿书,声称除非摧毁马尼拉和澳门,否则日本将永远摆脱不了修道士,他们要求幕府拨给他们二、三千名日本人,去完成攻打那两座城市任务。幕府虽然派人连日审问、查清了两名传教士的真实身份,并于1622年7月在长崎将两名传教士、船长平山常陈和12名船员都处死,但对英、荷的请愿却置之不理,反而命令长崎奉行通知平户和其他地方的大名,不许荷兰人和英国人登上日本船,违者受罚。<sup>[19](P27~28)</sup>

荷、英的诡计虽未得逞,但平山常陈事件却让日本幕府警觉起来,因为它证实了朱印船贸易是传教士潜往日本的一个重要途径。加之朱印船确因种种原因给幕府带来了不少外交纠纷,如1617年,侨居柬埔寨的日本人与葡萄牙人合谋打劫北大年来的商船,后因事情败露而遭驱离;<sup>[20](P363)</sup>1618年,部分定居柬埔寨的日本商人作为柬埔寨的雇佣军参与了柬埔寨

和暹罗的战争。为此,暹罗国王特意写信提醒日本幕府:“贵国(日本)商贩彼处(柬埔寨)者,值干戈之秋,误为彼用,未免混伤,恐非和好本意,望谕停之。”<sup>[21](P132)</sup>在越南内战期间,朱印船向南北双方均提供武器,从而遭致了两边的不满;1627年,西班牙军舰为报复1624年日、暹对西班牙船的合攻而突袭了当时在暹罗的一艘朱印船;而卷入暹罗内乱的本町町长山田长政于1630年被毒杀,阿瑜陀耶日本町亦被烧毁,日暹贸易中止。诸如此类的事件引起幕府的重视和忧虑。

平山常陈事件后,幕府一边加强禁教力度,一边加紧控制朱印船贸易。1622年,幕府故意推迟发放朱印状;<sup>[3](P114~121)</sup>1623年,幕府严禁日本商船聘用葡萄牙导航员,从而结束了前往印度支那和菲律宾的朱印船必须携带葡萄牙领航员的作法,这是20年前普遍且强制执行的一项规定;<sup>[6](P101)</sup>1623年幕府禁止任何日本商船到马尼拉去;<sup>[5](P109)</sup>宽永八年(1631年)制定的“奉书船”制度规定,今后出国的朱印船不但要有将军发放的朱印状,还需拥有老中的奉书(即奉将军之命发出的证明书),以此减少朱印船的数量。<sup>[14](P331)</sup>

1633年幕府规定,除了9艘幕府特许的“奉书船”外,其他船只一律不准航行海外。<sup>④</sup>同年还规定,出国5年以上的日本人禁止回国,因为他们可能已是天主教徒,出国5年以内回国的日本人需经严格审查后方可留下来,且以后不许再出去,违者处死;<sup>[14](P331)</sup>1634年颁布的“长崎制札”(告示牌)规定,严禁将日本武器销往海外;1635年又规定,彻底禁止一切日本船和日本人出国,那些在国外的日本人被勒令立即归国,违者日后不得返回,否则将以极刑处之。<sup>[13](P74)</sup>结果,通过日本船经营的日本外贸完全停止了。

一度繁盛的朱印船贸易就这样结束了。然而,在国外的一些日本人并不死心,仍然借助中国商船来维持其与母国的商业关系。比如,1636年,在广南的日本人曾租用5艘中国帆船,满载瓷器及其他物品驶往日本。<sup>[16](P75)</sup>据说从东京出发开往长崎的中国船,多

<sup>1</sup> 这两位传教士是奥古斯·派(Augustinian)的祖尼加(Pedro de Zuniga)和多明我会的佛罗雷斯(Luis Fbres)。参阅 E.H. Blair & J.A. Robertson ed., *The Philippine Islands, 1493-1898* vol. 20, Cleveland: The Arthur H. Clark Co., 1903-09, P. 27.

<sup>④</sup> 这些奉书船为角仓、茶屋(京都)、末吉(大坂)、三浦按针等七家幕府特许商所垄断。参阅吴廷璆主编:《日本史》,天津:南开大学出版社,1994年,第237页。另见 D.W. Davies *A Primer of Dutch Seventeenth Century Overseas Trade*, The Hague: Martinus Nijhoff 1961, P. 74.

的时候每年有 4 艘; 1647 年以后, 每年也有 1~9 艘中国船自广南至长崎, 这些船载运的多数是当地日侨委托的货物。<sup>[22](P48~49)</sup>

总之, 日本统一后, 经丰臣秀吉首创、德川家康正式确立并支持的朱印船贸易迅速发展起来, 在东亚海域的朱印船构成了一股强大的竞争力量。然而, 好景不长, 朱印状制度很快就因种种原因被日本统治者强行取消了。尽管如此, 朱印船贸易在一定程度上增进了日本和东南亚的交往, 也曾令西方殖民者大伤脑筋。

#### 参考文献:

- [1] [日]坂本太郎, 汪向荣等译. 日本史概说[M]. 北京: 商务印书馆, 1992.
- [2] [日]依田熹家, 卞立强等译. 简明日本通史[M]. 上海: 上海远东出版社, 2004.
- [3] 沈仁安. 德川时代史论[M]. 石家庄: 河北人民出版社, 2003.
- [4] 江树生译注. 热兰遮城日志: 第一册[Z]. 台南: 市政府发行, 2000.
- [5] C. R. Boxer The Great Ship from Amacorr Annals of Macao and the Old Japan Trade 1555-1640[M]. Lisbon, 1959.
- [6] C. R. Boxer. Filalagos in the Far East 1550-1770[M]. The Hague Martinus Nijhoff 1948.
- [7] Iwao Seiichi Japanese Foreign Trade in the 16th and 17th Centuries[J]. Acta Asiatica 1976 (30).
- [8] Emst van Veen Dutch Trade and Navigation in the South China Sea during the 17th Century[J]. Revista de Cultura (RC), 2004 (11).

- [9] Anthony Reid Southeast Asia in the Age of Commerce 1450-1680 vol II[M]. Michigan: Edwards Brothers Inc., 1993.
- [10] C. G. F. Sink in The Traditional Trade of Asia[M]. London: Oxford U. P., 1968.
- [11] William Lytle Schurz The Manila Galleon[M]. New York: E. P. Dutton & Co., INC, 1959.
- [12] Sarasin Viraphol Tribute and Profit Sino-Siamese Trade 1652-1853[M]. Cambridge, Mass.: Council on East Asian Studies, 1977.
- [13] D. W. Davies A Primer of Dutch Seventeenth Century Overseas Trade[M]. The Hague: Martinus Nijhoff, 1961.
- [14] [日]井上清, 天津市历史研究所译校. 日本历史: 上册[M]. 天津: 天津人民出版社, 1974.
- [16] T. Volker Porcelain and the Dutch East India Company (1602-1682)[M]. Leiden: E. J Brill, 1954.
- [17] G. W. Skinner Chinese Society in Thailand: an Analytical History[M]. New York: Cornell University Press, 1957.
- [18] M. A. P. Meilink-Roelofs Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630[M]. The Hague: Martinus Nijhoff, 1962.
- [19] E. H. Blair & J. A. Robertson The Philippine Islands 1493-1898 vol 20[Z]. Cleveland: The Arthur H. Clark Co., 1903-09.
- [20] 郑学稼. 日本史: 三[M]. 台北: 黎明文化事业股份有限公司, 1977.
- [21] 聂德宁. 明末清初海寇商人[M]. 台湾: 学林彩色印刷有限公司, 2000.
- [22] [日]永积洋子. 由荷兰史料看十七世纪的台湾贸易[A]. 刘序枫译. 汤熙勇. 中国海洋发展史论文集: 第七辑[C]. 台湾: 台北, 1999.

[责任编辑: 朱振明]

(13) **An Analysis of China's Regionalism Strategy for Opening Up to Southwestern Region**

XU Juan, WANG Chong-li • 61 •

**Abstract** China's surrounding region can be divided into three geographical units: northeast part, northwest part and southwest part. China's cooperation with Southeast Asia is earlier than South Asia. China's cooperation with South Asia is lagged behind. It will not benefit to China's regionalism strategy oriented southwest. The article analyzes the importance of China's regionalism strategy oriented southwest through the theory of regionalism strategy and discusses the existing problems and unfavorable factors. The article explains the content of the regionalism strategy of China's opening up to southwest region.

**Key words** China; Regionalism; Strategy; Opening up; Southwestern

(14) **Mekong-Ganga Cooperation Initiative: One-Decade Development and Prospect**

DENG Lan • 67 •

**Abstract** Mekong-Ganga Cooperation Initiative is a creation based on consideration of foreign relations and security strategy and benefit seeking common development by India and Mekong downstream five nations. It achieved some progress after decade development but still facing a few difficulties as well. In the future, India could further push development of the Initiative, or probably merge with BIMSTEC. Maybe, it is possible that the Western powers involve in the Initiative.

**Key words** Mekong-Ganga Cooperation Initiative; Development; Existing Problems; Prospect and Trend

(15) **The Development of the Moro Separatist Organizations and Their Negotiation with the Philippine Government**

LOU Sheng-rong, WANG Ji-zhan • 71 •

**Abstract** Since Jabilah incident in 1968, the Moro separatist movement has presented a new trend. More and more separatist organizations began to emerge. Centrifugal tendency and the abrupt desire came to be more intense. There is increasing demand from Moro to set up their own independent state. Meanwhile, the negotiation between the Moros separatist organization and the Philippine government was always off and on. It made the situation of Philippine inconstant. Poverty, backwardness and unfair ethnic policies are major cause why the situation was turbulent in south of the Philippines. To the Philippine government, solve the problem of Moros separatist is still difficult.

**Key words** Philippine; Moros; Separatist movement; Peace negotiation

(16) **Chinese Businessman and Foreign Trade in the Nguyen's Regime**

QIU Pu-yan • 75 •

**Abstract** The Nguyen's Regime developed the foreign trade forcefully during the 17th and 18th century. The Chinese businessman played an important and positive role in the foreign trade at that time. The Southern Vietnam integrated with East Asia and played a role of being the regional trade center of Indochinese peninsula through intermediaries of Chinese businessman.

**Key words** Chinese Businessman; The Nguyen's Regime; Foreign Trade

(17) **Japanese Go-shuin-sen's Trade in Southeast Asia**

LI Dexia • 80 •

**Abstract** In the history of Japanese foreign trade, the Go-shuin-sen's trade once prevailed for a time. It became an attractive commercial power in the East Asian waters. Among the numerous ports that the Shuinsens sailed to Southeast Asian ports occupied the overwhelming majority. This article tries to expound the vicissitude of the Go-shuin-sen's trade in Southeast Asia from the following aspects: the establishment of the system of red-seal license; the survey of the Go-shuin-sen's trade in Southeast Asia; the decline and termination of the Go-shuin-sen's trade.

**Key words** Japan; Go-shuin-sen's trade; Southeast Asia

(18) **Comparison on Legal Regulation of Bio-energy between China and the Philippines**

YUAN Hua-jiang • 85 •

**Abstract** The Philippines is a developing country only next to Brazil in the development of bio-energy and also a well known producer of sugar cane crops. It is at the forefront in bio-energy development and utilization in Asia. In 2006, The Philippine Biofuels Law was given priority to approval and entered into force in 2007. China and the Philippines as East Asian countries have some common features and differences in using and developing bio-energy. Taking the Philippine Biofuels Law as a reference, the article compares with bio-energy policies and laws between the Philippines and China so as to provide reference for making bio-energy planning in our country.

**Key words** Bio-energy; Legal system; Comparison